

ПРОЕКТ!

СТРАТЕГИЯ

ЗА

РАЗВИТИЕ НА ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЧРЕЗ МЕХАНИЗМИТЕ НА

КОНЦЕСИЯТА



МАРТ 2010 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. Въведение	3
1.1. Концесията като форма на публично-частно партньорство – важен елемент от националната транспортна политика	3
1.2. Състояние на транспортната инфраструктура	4
РАЗДЕЛ 2. Възможности за публично-частно партньорство	6
2.1. Общи положения	6
2.2. Основни характеристики	7
2.3. Форми на ПЧП	8
2.4. Концесията според българското законодателство	9
2.4.1. Процедура за предоставяне на концесии	11
2.4.2. Концесии на граждански летища за обществено ползване	12
2.4.3. Концесии на пристанища за обществен транспорт	12
2.4.4. Концесии на обекти от железопътната инфраструктура	13
РАЗДЕЛ 3. Стратегически цели	14
3.1. Обща цел	14
3.2. Специфични цели	14
РАЗДЕЛ 4. Проекти, предвидени за осъществяване концесиониране	15
4.1. Обекти от транспортната инфраструктура, отдадени на концесия	15
4.2. Бъдещо развитие на транспортната инфраструктура чрез концесии	16
4.3. Контрол по изпълнението на концесионните договори	17
Изводи	18
Списък на използваните източници	19
Приложение № 1	
Обекти от транспортната инфраструктура, предвидени за развитие чрез концесия. Техническо състояние.....	21

РАЗДЕЛ 1. Въведение

1.1. Концесията като форма на публично-частно партньорство – важен елемент от националната транспортна политика

Транспортът е сложна система, която зависи от многобройни фактори и играе ключова роля за развитието на всяко модерно общество, като средство за икономически растеж и предварително условие за постигане на социална и регионална кохезия. Оптималното функциониране на транспортната система изисква пълната интеграция и оперативна съвместимост на отделните части от общата мрежа, както и взаимовръзка между мрежите на отделните видове транспорт.

В дългосрочна перспектива тенденцията за глобализация на световната икономика се очаква да продължи и българската икономика и транспортният сектор трябва да се подготвят да посрещнат това предизвикателство и да се възползват от нарастващите възможности.

Целта на националната транспортна политика в следващите години е постигането на пълна интеграция, конкурентоспособност и устойчивост на транспорта, която отговаря на икономическите, социалните и екологични нужди на обществото. Един от основните приоритети на тази политика е ефективното поддържане, модернизация и развитие на транспортната инфраструктура, а за постигането му, наред с най-разпространените форми за развитие (държавно финансиране на проекти, европейски фондове, TEN-T финансиране и др.), се използват и механизмите на концесията.

Концесията е конституционно и законово осигурена възможност на държавата да въведе в стопанския оборот на страната ползването на съществуващи и изграждането на нови обекти – държавна собственост. Това право се реализира чрез предварително поставени цели, които държавата иска да постигне в интерес на обществото и пазарното развитие, като определя със закон реда и условията за привличане интереса на частния сектор.

Развитието на транспорта, продиктувано от нуждите на икономиката и обществото, изисква мобилизирането на значителен по обем финансов ресурс. Финансовата и икономическа криза поднови натиска върху публичните финанси, което води до потенциално негативни въздействия върху развитието на ключовата инфраструктура.

Ето защо е необходимо да се прилагат по-цялостно и активно предимствата, които дава публично-частното партньорство (ПЧП), и в частност концесията, тъй като осигуряването на свежи инвестиции в транспортния сектор ще окаже положително влияние като мярка за излизане от кризата. Финансирането от ЕС чрез Кохезионния и Структурните фондове, чрез Европейската инвестиционна банка или чрез инструментите на Трансевропейската транспортна мрежа ще стимулира частните инвеститори да участват със значителни финансови ресурси в транспортни проекти, дори по време на занижена възможност за национално публично финансиране.

Настоящата стратегия има за цел да посочи намеренията на българското правителство в средносрочен план да привлече частния сектор към изграждането и експлоатацията на още значими обекти от национално значение в областта на транспортната инфраструктура – летища, пристанища и железопътни гари.

Документът е напълно съобразен с действащата нормативна уредба в областта на концесиите, Програмата на правителството на европейското развитие на България 2009 – 2013 г., Стратегията за развитие на транспортната система на Република България до 2020 г. и Националната програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт 2006 – 2015 г. (проект).

1.2. Състояние на транспортната инфраструктура

Анализът на транспортната система на Република България представлява основа за оценка на силните и слабите ѝ страни към момента и на възможностите и заплахите за бъдещото ѝ развитие. Те следва да бъдат отчитани при формулирането на стратегическите приоритети и мерките на транспортната политика.

Железопътната мрежа на страната е с висока степен на изграденост и електрификация и е в състояние да задоволи значително по-високо търсене на транспортни услуги. Поради просрочените ремонти състоянието ѝ като цяло е незадоволително, което оказва негативно влияние върху допустимите максимални скорости, времеупътванията, комфорта и експлоатационните разходи за влаковото движение. В голямата си част осигурителните, телекомуникационните и енергозахранващите системи са остарели и на ниско технологично ниво, което не отговаря на съвременните изисквания за оперативна съвместимост и би могло да представлява проблем за безопасността на превозите. Качеството на продукта на железопътната мрежа е на незадоволително ниво при относително високи инфраструктурни такси за достъп, целящи да покрият в по-голяма степен дефицита за поддържането на мрежата, резултат от ниския трафик.

Морските пристанища с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни, наливни и хладилни товари, контейнери, тежки палети и RO-RO единици. Понастоящем се използва между 70% и 80% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Като слаби страни на морските пристанища могат да бъдат посочени:

- Недостатъчната специализация на терминалите;
- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Недостатъчната дълбочина на акваторията и подходите към пристанищата;
- Остарялата организация, която не отговаря на съвременните пазарни изисквания;
- Ограничените възможности за развитие на част от терминалите, разположени в централните градски части на съответните населени места;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи.

Речните пристанища с национално значение разполагат с достатъчно мощности за обработка на генерални, насипни и наливни товари, контейнерни и RO-RO единици. Понастоящем се използва около 60% от капацитета на инфраструктурата при наличната претоварна техника. Слабите страни на речните пристанища са:

- Незадоволителното състояние на пристанищните съоръжения (кейове) и претоварна техника, която не отговаря на съвременните тенденции в структурата на товарооборота;
- Липсата на подходящо оборудване за обработка и съхранение на зърно;
- Незадоволителното състояние на връзките с пътната и железопътната инфраструктура на страната;
- Недостигът на съвременни логистични и информационни системи;
- Слабо развитите съоръжения за контрол върху замърсяването.

Летищната инфраструктура на страната като цяло е добре развита. Република България разполага с пет действащи летища за обществено ползване, три нефункциониращи летища и около 150 летателни площадки. Неопериращи, поради

незадоволително състояние на инфраструктурата в момента, са летищата Русе, Стара Загора и Търговище.

В последните години се наблюдава засилване на въздушния трафик към България в резултат от либерализацията и членството на страната в Европейския съюз. Нарастването му се разпределя неравномерно, като основният пътничкопоток е насочен към и от летищата София, Варна и Бургас. Същевременно другите две функциониращи летища – Горна Оряховица и Пловдив, нямат необходимия трафик за покриване на разходите за поддържане на дейността си. Допълнителен проблем при Летище Горна Оряховица е невъзможността да се финансира от увеличаващия се трафик на учебни полети, които съгласно разпоредбите на Закона за гражданското въздухоплаване са освободени от заплащане на такси за кацане и паркиране (чл. 120, ал. 3, т. б).

Други слабости при функционирането на летищата са:

- Липса на съвременни логистични центрове и карго терминали, които да обслужват бизнеса – валидно за летищата Горна Оряховица и Пловдив. В дългосрочна перспектива карго терминалът на летище София трябва да се разшири, за да задоволи изискванията на търсенето.
- Не се използва изцяло потенциалът за нарастване обема на пътническите превози за летищата в Пловдив и Горна Оряховица, генериран от развитието на обектите на СПА, балнеоложкия и етнографския туризъм в Стара Планина и Родопите.

Местоположението на летищата и либерализацията в икономическите отношения на България със страните от ЕС предоставя множество възможности за превръщане на нашите летища в съвременни транспортни центрове, които да генерират допълнителна икономическа активност. По-голямата част от тях са разположени по протежение на коридори от Трансевропейската транспортна мрежа и са в близост до туристически или промишлени центрове.

В **Приложение № 1** е направен подробен преглед на техническото състояние на предвидените за развитие чрез концесиониране обекти от транспортната инфраструктура на Република България.

РАЗДЕЛ 2. Възможности за публично-частно партньорство

2.1. Общи положения

Публично-частното партньорство (ПЧП) е един от основните инструменти за изпълнението на проекти в различни сектори, вкл. в областта на транспортната инфраструктура.

ПЧП са форма на сътрудничество между обществените органи и частния сектор с цел въвеждане на нови механизми за предоставяне и модернизиране на инфраструктура и стратегически обществени услуги. В някои случаи ПЧП включват финансиране, проектиране, изграждане, обновяване, управление или поддръжка на даден инфраструктурен обект. В други случаи те обхващат предоставянето на услуга, която обикновено се осигурява от публичните институции.

Инвестициите в инфраструктурни проекти са важно средство за поддържане на икономическата дейност по време на криза и спомагат за бързото връщане към устойчив икономически ръст. Публично-частните партньорства могат да осигурят ефективни начини за осъществяване на инфраструктурни проекти, за предоставяне на обществени услуги и за иновации в по-широк смисъл в контекста на усилията за възстановяване. Същевременно ПЧП са инструменти за дългосрочното структурно развитие на инфраструктурата и услугите, което носи явни предимства съответно за частния и за публичния сектор.

Основната цел на ПЧП следва да бъде насърчаване на ефективността на обществените услуги чрез споделяне на риска и използване на експертните знания на частния сектор. ПЧП могат също да облекчат непосредствения натиск върху публичните финанси, като предоставят допълнителен източник на капитал. От друга страна, участието на публичния сектор в даден проект може да предостави важни защитни мерки, по-специално стабилност в дългосрочните парични потоци от публичните финанси, и може да включи в даден проект важни ползи за обществото и околната среда.

Условията за успешно изпълнение на проекти чрез публично-частни партньорства могат да бъдат обобщени до следните:

- Наличие на политическа воля за осъществяване на ПЧП проекти;
- Наличие на обществена подкрепа за осъществяването на проекти чрез ПЧП;
- Наличие на законодателна рамка, подходяща за прилагане на ПЧП модели;
- Провеждане на открита и прозрачна тръжна процедура в съответствие със съществуващите най-добри практики;
- Изработване на механизъм за сравнение с публичните разходи за осъществяване на проекта (доказване на по-добра стойност на вложените публични средства);
- Наличие на механизми за плащане на предоставяната услуга, съобразени с обществените възможности и нагласи (преценка на обществена нагласа и възможности за плащане на такси, прецизно определяне на нивото на таксите);
- Съществуване на достатъчен капацитет в публичните органи, отговарящи за осъществяване на инфраструктурни проекти.
- Наличие на възможности за използване услугите на банковия сектор и консултантските компании в процеса на структуриране на ПЧП схеми от публичния сектор (от изключителна важност за правилно разпределение на рисковете по проекта).

2.2. Основни характеристики

Основните характеристики на ПЧП¹, са:

- Осъществяване на мащабни инфраструктурни проекти в по-кратки времеви рамки;
- Привличане на частен капитал в публични проекти без значителни начални инвестиционни разходи за държавния бюджет;
- Фокусиране върху резултатите;
- Въвеждане на иновативни методи на финансиране;
- Повишаване на качеството на предлаганите услуги и по-ниски разходи за поддръжка, посредством по-голяма конкуренция на пазара;
- Повишаване на ефективността на управлението, посредством разпределение на риска между партньорите;
- Осигуряване на възможност за влагане на инвестиции от страна на пенсионните фондове.

Основни предизвикателства:

- Липса на ликвидност при търговските банки;
- Липса на концепция за дългосрочно партньорство, която да предвижда възможност за смяна на частния партньор по време на жизнения цикъл на проекта;
- Предприемане на необходимите мерки за справяне с проблеми, възникнали във връзка с икономическата среда и нуждата от систематизиране на регулаторната рамка и проблеми в резултат от икономическата криза.

По отношение на България² е отбелязан значителен законодателен и институционален напредък, като основни сектори с потенциал за разработване на проекти са: строителство на пътна инфраструктура, управление на отпадъци, здравеопазване, образование, информационни технологии и възобновяема енергия. Въпреки това могат да се посочат следните слабости:

- Липса на специфичната за ПЧП законова рамка;
- Липса на ПЧП пазар в България към настоящия момент;
- Преобладаващ брой на общински проекти на местно ниво, в сравнение с мащабните национални проекти;
- Основните източници на финансиране идват от три оперативни програми на ЕС – „Регионално развитие”, „Транспорт” и „Околна среда”;
- Липса на инициативи за осигуряване на публично финансиране.

Условие за успешно ПЧП е наличието на стимули по посока на частния сектор³. Като такива стимули частният сектор определя сътрудничеството при финансиране на

¹ „Европейски доклад за публично-частно партньорство за 2009 г.”, изготвен от DLA Piper, съвместно с Европейския експертен център за публично-частните партньорства.

² „Европейски доклад за публично-частно партньорство за 2009 г.” изследва настоящия пазар на ПЧП в над 20 държави в Европа, включително и България.

³ Констатациите са направени от представители на частния сектор в хода на сесията на Международния транспортен форум, провел се през м. май 2009 г.

проекта, повишаването на ефективността му и намаляването на политическия риск, особено в развиващите се икономики. Това може да се постигне посредством:

- Приемане на дългосрочни политически решения за развитие на транспортната инфраструктура (за период не по-малък от 10 г.) и повишаване ефективността на инфраструктурните проекти;
- Включване на пенсионните и осигурителните фондове в инфраструктурните проекти. Тези фондове разполагат с огромни средства, които биха могли да са източник на капитали в условия на затруднено банково кредитиране;
- Опростяване на процедурите и свързаната с тях документация в ПЧП проектите.

2.3. Форми на ПЧП

Терминът *построй-експлоатирай-предай (BOT)* е въведен за първи път в началото на 80-те години от турския министър-председател по онова време Тургут Йозал и е познат като Формулата на Йозал, въпреки че концепцията е идентифицирана още в средата на 50-те години. Съществуват и други определения, с които се описват концесионните договори:

- финансирай-построй-притежавай-експлоатирай-предай (FBOOT);
- построй-притежавай-експлоатирай (BOO);
- построй-притежавай-експлоатирай-предай (BOOT);
- построй-експлоатирай-отдай на лизинг (BOL);
- проектирай-построй-експлоатирай-поддържай (DBOM);
- построй-експлоатирай-доставяй (BOD);
- построй-притежавай-експлоатирай-субсидирай-предай (BOOST);
- построй-отдай под наем-предай (BRT);
- построй-предай-експлоатирай (BTO);
- построй-експлоатирай-предай (BOT);
- проектирай-построй-финансирай-поддържай (DBFM);
- рехабилитирай-експлоатирай-предай (ROT);
- проектирай-построй-финансирай-експлоатирай (DBFO).

Най-често използваните форми са „построй-експлоатирай-предай” и „построй-притежавай-експлоатирай-предай”. Трябва да се прави разграничаване между формите „построй-притежавай-експлоатирай-предай” и „построй-притежавай-експлоатирай” с оглед на това какво се случва с актива през периода на концесията. Например, при „построй-притежавай-експлоатирай”, концесионерът построява, оперира и притежава съоръжението. Договорът при тази форма изисква от концесионера да финансира, проектира, строи и оперира съоръжението за определен период от време, без да е налице изискването да предаде съоръжението на принципала след изтичане на срока. При проект, изпълняван на принципа „построй-притежавай-оперирай-предай”, от концесионера се изисква да предаде съоръжението на принципала в края на периода, определен в договора.

Законно установените форми на публично-частно партньорство в България са:

- обществена поръчка;
- съвместно дружество;
- концесия.

Осъществяването на ПЧП трябва да е в съответствие с приложимото в страната законодателство. По-важните закони, които регламентират ПЧП, са: Закон за концесиите (ЗК); Закон за обществените поръчки (ЗОП); Закон за общинската собственост; Закон за държавната собственост; Закон за местното самоуправление и местната администрация.

Поради широкия кръг обществени отношения, които регулира Законът за концесиите, мястото на правната уредба, отчитаща спецификата на отделните обекти на концесия е в съответните специални закони.

Специални, по отношение на общата регламентация на концесията в Закона за концесиите, са разпоредбите в Закона за гражданското въздухоплаване, Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България, Закона за железопътния транспорт.

2.4. Концесията според българското законодателство

Основният закон на Република България – Конституцията, разграничава собствеността на частна и публична. Публичната собственост принадлежи на държавата и общините и е предназначена да служи на обществените интереси. Тази собственост не може да се отчуждава и да се обременява с вещни права. Един от начините за ползването ѝ от икономически субекти (търговци) от частния сектор е концесията.

Законът за концесиите, обн. ДВ, бр. 36 от 2.05.2006 г., в сила от 1.07.2006 г., отмени Закона за концесиите от 1995 г. и преуреди режима на концесиите, като го приведе в съответствие с новите икономически реалности, законодателството на Европейския съюз и по-специално с Договора за създаване на Европейската общност и Директива 2004/18/ЕО. Законът трябваше да отговори и на необходимостта от създаване на еднакъв ред за предоставяне на концесии на всички субекти, които работят в обществена полза.

Към настоящия етап материята за концесиите продължава да бъде адаптирана към състоянието на непрекъснато променящите се в страната икономически условия на основата на пазарните принципи и механизми, като отделните аспекти на концесионирането са предмет на множество нормативни клаузи в последвалите закони за изменение и допълнение на Закона за концесиите в периода 2006 – 2010 г. – с оглед обобщаване на събрания опит в хода на динамичното му прилагане. В тази връзка показателни са множеството законодателни промени в материята през 2008 г. обн., ДВ., бр. 67 от 29.07.2008 г.

По-значимите цели на новия Закон за концесиите могат да се формулират така:

- Въвеждане на принципите за публичност и прозрачност, свободна и лоялна конкуренция и равнопоставеност на всички кандидати в процедурите за предоставяне на концесии;
- Въвеждането на единен подход при предоставяне на концесиите от държавата и общините.

Понятието „концесия” е дефинирано като право на експлоатация върху обект и/или на услуга от обществен интерес, предоставено от концедент на търговец – концесионер,

срещу задължението на концесионера да изгради и да управлява и поддържа обекта на концесията или да управлява услугата на свой риск.

Концесията се предоставя въз основа на дългосрочен писмен договор с определен материален интерес, сключен между концедента и концесионера. Право да получи концесия има всяко българско или чуждестранно физическо или юридическо лице, или обединение от такива лица, регистрирано като търговец.

Максималният срок, за който може да се предостави концесията, е 35 години.

Конкретният срок се определя, като се вземат предвид финансово-икономическите показатели на концесията и техническите и/или технологичните особености на обекта на концесията и/или на управлението на услугата от обществен интерес.

Според предмета си концесиите са разделени на три вида – концесия за строителство, концесия за услуга и концесия за добив, като за всеки от видовете е дадено легално определение.

Концесии могат да предоставят:

- Министерският съвет – за обектите – държавна собственост;
- Общинският съвет – за обектите – общинска собственост;
- Публичноправна организация – за обектите нейна собственост;
- Сдружение „Българска асоциация по водите – БАВ” – за обекти, разположени в границите на обособената територия по смисъла на Закона за водите.

Законът урежда общата рамка на условията и реда за предоставяне, изпълнение и прекратяване на договорите за концесия. С Постановление на Министерския съвет № 161 от 29.06.2006 г. е приет правилник, който регламентира цялостното прилагане на Закона за концесиите.

Законът за концесиите въвежда една възможност, която е разпространена и се прилага в страните членки на Европейския съюз – **Институционализирани публично-частни партньорства (ИПЧП)**. Моделите на ИПЧП са дефинирани като сътрудничество между публични и частни страни, които създават смесено публично-частно юридическо лице, за да изпълняват заедно обществени договори или концесии. Приносът на частния сектор за функционирането на ИПЧП, извън приноса в инвестиране на капитали и други активи, се състои в активното участие при изпълнението на съответните задачи по проектите – предмет на ИПЧП и/или управлението на компанията.

Всяка договорна или едностранна мярка, чрез която публичен орган възлага на трета страна изпълнението на икономическа дейност, трябва да се разглежда в контекста на правилата и принципите, произтичащи от Договора за ЕО. Те включват принципите за недопускане на дискриминация, равнопоставеност, прозрачност, взаимно признаване и пропорционалност. Принципите за равнопоставеност и недопускане на дискриминация предполагат задължение за прозрачност, което се състои в осигуряване в полза на всеки потенциален участник в търга на едно ниво на рекламиране, достатъчно, за да позволи отварянето на пазара за конкуренция.

На практика, едно ИПЧП се създава обикновено чрез основаване на нова компания, капиталът на която се държи съвместно от възложителя и частния партньор, и в същото време, възлагане на договор за обществена поръчка или концесия на тази публично-частна компания. От съществено значение в този контекст е частният партньор в публично-частната компания да се определя посредством конкурентна процедура на селекция. Честната и прозрачна селекция на частния партньор в ИПЧП осигурява

постигането на целта за свободна и неизопачена конкуренция, и спазването на принципа за равнопоставеност, в частност чрез избягването на незаслужени предимства за частната компания с капиталово присъствие в ИПЧП пред нейните конкуренти.

2.4.1. Процедура за предоставяне на концесии

Общата процедура за предоставяне на концесии от страна на държавата е уредена със Закона за концесиите и Правилника за прилагане на Закона за концесиите.

Процедурата за предоставяне на концесия за обект – държавна собственост, или наречена още „държавна концесия“ се стартира от министър, определен със закон (за обекти от транспортната инфраструктура от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията) въз основа на заявление от заинтересувано лице или по служебна инициатива.

Инициативата на заинтересованото лице се придружава с мотиви за целесъобразността на концесията от гледна точка на концедента, а при концесия за строителство – и с прединвестиционно проучване.

Съответният министър, не по-късно от три месеца от писменото заявяване, уведомява заинтересованото лице за резултатите от проучването на инициативата и за решението си да откаже или да започне подготвителни действия за предоставяне на концесия.

Инициативата на заинтересованото лице не поражда за него права или привилегии.

Съответният министър чрез администрацията си извършва подготвителни действия за предоставянето на концесия (осигуряване изработването на обосновка на концесията). С обосновката се мотивира предложението за предоставяне на концесия и се определят характеристиките на обекта на концесията и основното ѝ съдържание. Обосновката се основава на приложения към нея технически, финансово-икономически и правен анализ, а в случаите, когато обект на концесията е инвестиционно предложение за строителство, дейност или технология, и екологичен анализ. Въз основа на обосновката се подготвят проекти на решение за откриване на процедурата за предоставяне на концесия, обявление за провеждане на процедурата, концесионен договор и документация за участие.

Концесия се предоставя при спазване на следните принципи:

1. публичност и прозрачност;
2. свободна и лоялна конкуренция;
3. равнопоставеност на всички кандидати и участници в процедурата за предоставяне на концесия и недопускане на дискриминация.

Концесионерът се определя чрез провеждане на открита процедура.

В процедурата за предоставяне на концесия може да участва всяко физическо или юридическо лице или обединение от такива лица.

В процедурата за предоставяне на концесия не може да участва самостоятелно или като член на обединение юридическо лице, което е обявено в несъстоятелност, е в процедура по ликвидация, на което управител или член на управителния орган, а в случай че член на управителния орган е юридическо лице – неговият представител в съответния управителен орган, е осъден с влязла в сила присъда за престъпления против собствеността, против стопанството, против финансовата, данъчната или осигурителната система (изпиране на пари или измама), за престъпление по служба или за подкуп (корупция), както и за престъпления, свързани с участие в престъпна група.

В процедурата за предоставяне на концесия не може да участва самостоятелно или като член на обединение физическо лице, което е осъдено с влязла в сила присъда за престъпление против собствеността, против стопанството, против финансовата, данъчната или осигурителната система (изпиране на пари или измама), за престъпление по служба или за подкуп (корупция), както и за престъпления, свързани с участие в престъпна група и/или е лишено от правото да осъществява търговска дейност.

След провеждане на процедурата, след самостоятелна преценка на изложените в доклада и протокола на комисията за провеждане на процедурата факти и обстоятелства, концедентът може да приеме решение за определяне за концесионер на класирания на първо място участник или прекратяване на процедурата при наличие на някое от нормативно определените основания за прекратяване в Закона за концесиите.

2.4.2. Концесии на граждански летища за обществено ползване

Гражданските летища за обществено ползване се предоставят на концесия по реда, предвиден в Закона за концесиите и при спазване условията на специалния закон – **Закон за гражданското въздухоплаване (ЗГВ)**.

Съгласно разпоредбите на ЗГВ (чл. 43б, ал. 1) гражданските летища за обществено ползване – публична държавна собственост се ползват от летищни оператори – търговци, получили концесия при условията и по реда на Закона за концесиите и на Закона за гражданското въздухоплаване, или търговски дружества, в които държавата е едноличен собственик на капитала. Поради това в решението на Министерския съвет за откриване на процедурата, като условие за осъществяване на концесията, задължително се посочват и изискванията за летищен оператор.

Законът допуска възможността за гражданските летища за обществено ползване – публична държавна собственост да се предостави концесия, с която се предоставя правото на експлоатация върху обособена част от летище, определена с влязъл в сила генерален план за развитие на летището, за обслужване на пътници и/или за обработка на товари, багажи и поща, и/или за извършване на съпътстваща дейност и/или услуга, предоставяна на територията на летището, извън дейностите по наземно обслужване, регламентирани със закона. Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху граждански летища за обществено ползване – публична държавна собственост, обособена част от гражданско летище за обществено ползване – публична държавна собственост, или за услуга, предоставяна на територията на летището, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

Когато предмет на концесията е правото на експлоатация върху обособена част от летище или правото на експлоатация върху услуга, освен риска от изграждането и/или управлението и поддържането на обекта на концесията, концесионерът поема и риска от присъединяване на обекта към необходимата за експлоатацията му техническа инфраструктура.

2.4.3. Концесии на пристанища за обществен транспорт

Пристанищата за обществен транспорт се предоставят на концесия по реда, предвиден в Закона за концесиите, и при спазване изискванията на **Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България**.

Законът дефинира обектите – един или повече терминали от пристанище за обществен транспорт с национално значение, предмета – осъществяване на пристанищна услуга, за която е необходимо ползване на пристанищна територия и/или на пристанищни

съоръжения и вида на концесиите в зависимост от предмета – концесия за строителство или концесия за услуга.

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия върху пристанищни терминали от пристанища за обществен транспорт с национално значение, сключва концесионните договори и осъществява контрола по тяхното изпълнение.

2.4.4. Концесии на обекти от железопътната инфраструктура

Правната възможност за предоставяне на концесии на приемни здания в железопътни гари като обекти на железопътната инфраструктура е осигурена от **Закона за железопътния транспорт** с разпоредбата, определяща статута на всички обекти на железопътната инфраструктура и земята, върху която са изградени или която е предназначена за изграждането им, за публична държавна собственост. Законът допуска възможността ползването на тези обекти да се осъществява от търговци, получили концесия, при условията и по реда на Закона за концесиите.

Правно основание за предоставяне на концесия на обектите на железопътната инфраструктура от обществен интерес, които съгл. чл. 3, ал. 1 от Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) са публична държавна собственост, са нормите на чл. 2 и чл. 13, ал. 1, т. 2 от ЗК. В обхвата на обектите, при доказана необходимост, могат да бъдат включени и имоти или части от имоти – частна държавна собственост, на основание чл. 13, ал. 1, т. 3 от ЗК.

Нормата на чл. 3, ал. 1 от ЗЖТ очертава субектите, които могат да осъществяват ползването на железопътните гари:

- Държавно предприятие „НК „ЖИ”, (на което понастоящем са предоставени за управление предвидените за предоставяне на концесия обекти), или
- Търговци, получили концесия, при условията и по реда на ЗК (като концесионерът осъществява дейностите на управител на предоставената му железопътна инфраструктура, съгласно чл. 25, ал. 3 от ЗЖТ).

Съгласно чл. 17, ал. 1, т. 1 от Закона за концесиите за обектите – държавна собственост, предоставяни на концесия по реда на този закон, концедент е Министерският съвет (МС).

Необходимата организация за предоставяне на концесии за обекти от железопътната инфраструктура се създава от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, който прави мотивирано предложение до Министерския съвет за предоставянето на концесията, извършва подготвителните действия за предоставяне на концесия, води преговорите, сключва концесионните договори и контролира изпълнението на условията и задълженията по концесията.

РАЗДЕЛ 3. Стратегически цели

Основни цели за развитието на транспортната инфраструктура чрез използване на инструментите на публично-частното партньорство, в частност концесиите:

3.1. Обща цел:

Привличане на частните инвеститори в процеса на развитие на транспортната инфраструктура, с цел оптимизиране на транспортните услуги и осигуряване на допълнителни финансови средства чрез споделяне на риска и използване на ресурс и експертни знания от частния сектор.

3.2. Специфични цели:

- Развитие и модернизация на летищната, пристанищната и железопътната инфраструктура;
- Модернизация на техническите съоръжения и оборудване, привеждане на техническата осигуреност, технологията и организацията на работа в съответствие с изискванията на европейските стандарти;
- Повишаване конкурентоспособността и качеството на услугите в българските пристанища, летища и ж.п. гарите;
- Засилване на конкуренцията и либерализация на пазара на летищните и пристанищните услуги;
- Привеждане на летищните, пристанищните и ж.п. съоръженията в съответствие с международните и национални изисквания за опазване на околната среда;
- Модернизация на системите за охрана и безопасност в района на пристанищата, летищата и ж.п. гарите;
- Увеличаване пътническия и товарен трафик и привличане на транзитни товари;
- Създаване на предпоставки за развитие на въздушния, водния и железопътния транспорт.
- Прехвърляне на управленски познания и опит (ноу-хау);
- Прехвърляне от държавата върху определени търговски субекти от частния сектор на експлоатационния, пазарен и екологичен риск и рискът от поддържане на съоръженията и инвестиране в обектите от пристанищната, летищната и железопътната инфраструктура.

РАЗДЕЛ 4. Проекти, предвидени за осъществяване чрез концесиониране:

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията натрупа сериозен опит в използването на ПЧП, реализирано чрез Закона за концесиите.

В последните години все по-често използваме концесията като ефективен метод за доизграждане, модернизация и поддържане на транспортната инфраструктура, за повишаване на нейната конкурентоспособност, надеждност и сигурност и качеството на предоставяните услуги. Основните цели, заложи в стратегическите ни документи, очертават политиката и насоките за ускорено развитие на важни за страната ни транспортни обекти, като неразделна част е и политиката за публично-частно партньорство.

В министерството бяха реализирани редица успешни проекти за изграждане и експлоатация на значими обекти на транспортната инфраструктура, използвайки инструментите на концесията и най-добрите практики при прилагането на закона. Същевременно следва да се има предвид, че успехът при реализирането на всеки конкретен проект до голяма степен зависи от точната преценка на състоянието на всеки отделен обект и прецизен анализ на рисковете и ползите, както за концедента, така и за концесионера.

4.1. Обекти от транспортната инфраструктура, отдадени на концесия

За периода 2005 – 2009 г. са реализирани и влезли в сила следните 7 договора за предоставяне на концесия върху пристанищни терминали и летища:

- **Гражданско летище за обществено ползване Бургас и гражданско летище за обществено ползване Варна** – Концесионер е FRAPORT AG Frankfurt Airport Services Worldwide – Германия и „БМ Стар“ ЕООД, България („Фрапорт Туин Стар Еърпорт Мениджмънт“ АД). Договорът е сключен на 10.09.2006 г. за срок от 35 години и е в сила от 10.11.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 788 491 073 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 397 865 551 лв.
- **Пристанищен терминал Балчик, териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна** – Концесионер е „Порт – Балчик“ АД, Добрич – дружество, регистрирано с решение № 1576/22.07.2005 г. по фирмено дело № 847/2005 г. по описа на Добричкия окръжен съд. Договорът е сключен на 14.12.2005 г. за срок от 25 години и е в сила от 25.05.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 3 474 800 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 7 065 436 лв.
- **Пристанищен терминал Леспорт, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна** – Концесионер е „БМ ПОРТ“ АД – дружество, регистрирано с Решение от 15.03.2005 г. на Варненския окръжен съд (ВОС), Фирмено отделение, по фирмено дело № 770/2005 г. по описа на ВОС, със седалище и адрес на управление в гр. Варна. Договорът е сключен на 08.06.2005 г. за срок от 30 години и е в сила от 30.05.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 129 010 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 35 204 940 лв.
- **Фериботен терминал Силистра – териториално обособена зона от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Дунавски индустриален парк“ АД, София. Договорът е сключен

на 03.02.2006 г. за срок от 35 години и е в сила от 23.02.2006 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 5 508 986 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 2 675 575 лв. Тази концесия е първата успешна концесия, осъществена под формата „построй, оперирай, предай” (BOT).

- **Пристанищен терминал Свищов, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Драгажен флот – Истър” АД. Договорът е сключен на 15.02.2007 г. за срок от 31 години и е в сила от 21.04.2007 г. Размерът на инвестициите, съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 19 227 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 12 550 561 лв.
- **Пристанищен терминал Оряхово, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Лом** – Концесионер е „Слънчев дар” АД, Варна. Договорът е сключен на 04.07.2007 г. за срок от 25 години и е в сила от 23.06.2008 г. Размерът на инвестициите съгласно офертата и сключения договор за срока на концесия е 2 400 000 лв. Размерът на фиксирана част на концесионно плащане за срока на концесията е 250 000 лв.
- **Пристанищен терминал Сомовит, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе** – Концесионер е „Октопод – С” ООД. Договорът е сключен на 28.05.2009 г. за срок от 22 години и е в сила от 01.08.2009 г. Размерът на инвестициите за срока на концесията възлиза на 6 445 000 лв.

4.2. Бъдещо развитие на транспортната инфраструктура чрез концесии:

- Летище Русе;
- Летище Горна Оряховица;
- Летище Стара Загора;
- Карго терминал летище Пловдив;
- Летище Пловдив;
- Карго терминал летище София;
- Варна-Изток, Варна-Запад, ТЕЦ Езерово, Петрол, Фериботен комплекс – Варна, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна;
- Бургас-Изток, Бургас-Запад, Росенец, Несебър и Терминал 2А, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас;
- Русе-Изток, Русе-център, Русе-Запад, Силистра, Тутракан, Фериботен терминал – Никопол, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Русе;
- Пристанищен терминал Лом;
- Видин-север, Фериботен комплекс Видин, Видин-център, Видин-Юг, части от пристанище за обществен транспорт с национално значение Видин;
- Нови контейнерни терминали на пристанища Варна и Бургас;
- Централна ж.п. гара София;
- Железопътна гара Подуяне;

- Централна ж.п. гара Пловдив;
- Централна ж.п. гара Варна.

4.3. Контрол по изпълнението на концесионните договори

Елемент на публично-частното партньорство и част от концесионния режим е контролът по изпълнението на сключените концесионни договори.

Текущият контрол по изпълнението на концесионните договори включва периодичен контрол на изпълнението на условията на концесията и на задълженията на концесионера по концесионния договор в съответствие с предвиденото в него. Контролът за изпълнение на сключените концесионни договори от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията се осъществява чрез определени за целта длъжностни лица от министерството и междуведомствени комисии за контрол. В състава на съответните комисии за контрол задължително се включват представители на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, както и представители на специализираната администрация на Министерския съвет, на Министерството на финансите и представители на други ведомства, имащи отношение към предмета на контролираните концесии.

Целите при осъществяване на контрола по изпълнението на сключените и влезли в сила концесионни договори се обуславят от една страна от подробната нормативна уредба на контролната дейност в Закона за концесиите и особено в правилника за прилагането на закона, а от друга страна и от самата същност и цел на концесията като форма на сравнително дългосрочно добросъвестно партньорство между държавата и частните субекти. Дългосрочните договорни отношения при концесията, както и запазването на принципите на държавно регулиране и контрол на дейностите и публична собственост върху инфраструктурата, налагат добра организация за ефективност на контролната дейност през целия срок на концесията.

Целите на контрола са:

1. Повишена ефективност на контролната дейност;
2. Стриктно изпълнение на задълженията на частния партньор по концесионни договори;
3. Стриктно изпълнение на задълженията на държавата по концесионните договори.

Изводи

Специфичният характер на процеса на изграждане и модернизация на инфраструктурата включва продължителен етап на подготовка и реализация на проектите и изисква концентрация на финансов ресурс при бавна възвръщаемост на инвестициите. Съблюдавайки основния принцип за превес на обществения над индивидуалния и/или местен интерес, този факт налага комбинирането на различни финансови схеми, механизми и източници на финансиране – публични и частни. Реализирането на инфраструктурни проекти чрез публично-частно партньорство е възможност за създаване на условия за използване на опита на частния сектор в прилагането на иновации за развитие на транспортната инфраструктура.

Практиката на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията при предоставянето на концесии на обекти от транспортната инфраструктура досега показва, че с привличането на частната инициатива постигаме подобряване на инфраструктурата и осигуряване на съвременни технологии и оборудване за обработка на товари и обслужване на пътници, повишаваме ефективността и конкурентоспособността на българските пристанища и летища на международния пазар. Паралелно с изпълнението на инвестиционните си програми за подобряване на публичната инфраструктура, концесионерите осигуряват не малки приходи за държавата от концесионни плащания, които дължат за правото да ползват концесионните обекти – публична държавна собственост.

Опитът на МТИТС в прилагането на публично-частно партньорство (концесии) за развитието на обекти от транспортната инфраструктура на Република България ни позволява да оценим постигнатите до момента положителни резултати в процеса на концесиониране, да отчетем предварително набелязаните цели като изпълнени и да обосновем необходимостта от отдаване на концесия и на нови обекти. Считаме, че на този етап е важно да продължим работата си в посока на по-активно привличане на частните инвеститори, в съответствие със заложените в настоящата стратегия цели и етапност и в синхрон с провежданата от правителството политика.

Списък на използваните източници:

1. Стратегия за развитие на транспортната система на Р. България до 2020 г.
2. Стратегия за развитие на транспортната инфраструктура на Р. България до 2015 г.
3. Стратегия за интегриране на българската железопътна система в европейската мрежа за интермодални превози
4. Програма на Правителството на европейското развитие на България
5. План за изпълнение на Програмата на Правителството на европейското развитие на България
6. Национална програма за развитие на пристанищата за обществен транспорт до 2015 г. – проект
7. Дългосрочна програма за развитие на ДП „НКЖИ” в периода 2010 – 2019 г. – проект
8. Закон за концесиите и Правилник за прилагането му
9. Закон за задълженията и договорите
10. Закон за обществените поръчки
11. Закон за държавната собственост
12. Закон за устройство на територията
13. Закон за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България
14. Закона за гражданското въздухоплаване
15. Закон за железопътния транспорт
16. Ръководство за процеса на реализация на ПЧП проект
17. Въвеждане на модела на ИПЧП в България;
18. Концесията – възможност за партньорство между публичния и частния сектор (материал на МС);
19. Concessions for infrastructure – A guide to their design and award (документ на Световната банка);
20. Google Books – The concession or build-own-operate-transfer (BOOT) procurement strategy
21. Green paper on Public-Private Partnerships and Community Law on Public Contracts and Concessions (COM(2004) 327 final)
22. Съобщение на Комисията до Европейския съвет – Европейски план за икономическо възстановяване (Брюксел, 26.11.2008, COM(2008) 800 окончателен)
23. Становище на Комитета на регионите относно "Пакетът за икономическо възстановяване и ролята на местните и регионалните власти" (2009/С 200/04)
24. Европейският доклад за публично-частно партньорство за 2009 г. – автори са световната правна организация DLA Piper, съвместно с Европейския експертен център за публично-частните партньорства (ЕПЕК)
25. Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Мобилизиране на

частни и публични инвестиции за възстановяване и дългосрочно структурно изменение — развиване на публично-частни партньорства” (Брюксел, 19.11.2009, COM(2009) 615 окончателен)

Приложение № 1. Обекти от транспортната инфраструктура, предвидени за развитие чрез концесия. Техническо състояние

ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

МОРСКИ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА

Местоположение на пристанище Варна

Пристанищен терминал Варна-Изток е разположено в южния край на гр. Варна. Пристанищен терминал Варна-Запад е разположено в западния край на Белославското езеро, южно от гр. Девня. И двата терминала са лесно достъпни посредством мрежа от главни пътища, шосета и ж.п. връзки:

Пристанищен терминал Варна-Изток

- По оста Север – Юг е достъпно чрез Автомагистрала А5 и Шосеен път Е- 87
- По оста Изток – Запад се свързва с Автомагистрала А2, Шосеен път 2008 и ж.п. отсечка 202.

Пристанищен терминал Варна-Запад

- По оста Север – Юг е достъпно чрез Автомагистрала А5 и Шосеен път Е- 87
- По оста Изток – Запад се свързва с Ж.п. отсечка 202 и тангира с Автомагистрала А2 чрез Шосеен път 2008.

Правно състояние

Пристанищен оператор на пристанище Варна е "Пристанище Варна" ЕАД

- „Пристанище Варна” е еднолично акционерно дружество, с капитал 100% държавна собственост;
- Правото на собственост на държавата се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Предмет на дейност: Пристанищна дейност и свързаните с нея агентийство, търговско, техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова дейност, научно-изследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

Технически параметри на пристанищните терминали

Пристанище Варна-Изток

Корабни места	Дължина, м	Дълбочина, м	Основно предназначение	Кейова механизация бр.
1 п	177	8,00/8,60	пътници	-
1	153	8,00/8,60		-
2	129	5,80/6,10		-
3	180	6,20/6,80		1
4	130	7,00/7,50	насипни	3

5	200	7,40/7,80	контейнери	3
6	143	7,00 / 8,40	зърнени насипни	2 + 1 тил
7	179	11.00		3 + ПМЗ
8	145	9.80		2
9	204	9.70		3
10	145	9.20		2
11	110	7.60	генерални	1
12	241	7.40		3
13	208	7.00		1
ОБЩО	2 344			24

Пристанище Варна-Запад

Корабни места	Дължина, м	Дълбочина, м	Основно предназначение	Налични кранове бр.
1	240	10.6	течни	1
2	200	10.6		2
3	135	10.6		2
4	140	10.6	насипни	2
5	155	10.6		2
6	210	6,8/10,3	ген., нас.	2
7	153	10.6	нас. сода	ГЛТ-2
8	160	10.6	нас. торове	КПМ- 1
9	160	10.6	генерални	2
10	179	10.6	нас. цимент	2
0	179	9.6		моб.- 2
11	215	9.8	ген., конт.	2
12	165	9,8/10,2	нал. сода каустик	2
13	165	9,9/10,4	нас., ген.	2
14	165	10,0/10,2		1
15	165	10.2		1
16	210	10.2		2
17	230	10.2	контейнери	2
ОБЩО	3 226			27+5

Съоръженост на пристанищните терминали

Пристанище Варна-Изток

Кранове и кейова механизация

Основни групи	Товароподемност (Т)	Брой	Средна възраст (год)
I	II	III	IV
Ел. портални кранове	10 - 32	25	38
Контейнерни кранове	30,5	1	34
ПМЗ (претоварна машина за зърно)	250 т/ч 300 м ³ /ч	1	8
Естакада за меласа	200 т/ч	1	10
Козлови кранове	10	2	25

Тилова механизация

I	II	III	IV
---	----	-----	----

Ричстакери и повдигачи за обработка на контейнери	28-45	4	13
Билкови повдигачи за контейнеризация и деконтейнеризация	2,5-8	5	14
Билкови повдигачи за ген. товари	2,5-20	37	20
Челни и трюмни кофъчни товарачи за обработка на нас. товари	0,9-5,4 м ³	18	15
Контейнерни влекачи		17	16
Авто и дизел мобилни кранове	7-40	7	28
Други (трактори, наклонители, ремаркета и полуремаркета)		120	31

Пристанище Варна-Запад

Кранове и кейова механизация

Основни групи	Товароподемност (т)	Брой	Средна възраст (год)
I	II	lit	IV
Ел. портални кранове	10-32	25	31
Контейнерни кранове	35	2	28
Многоцелеви мобилни кранове	до 100	2	2,5

Тилова механизация

I	II	III	IV
Ричстакери и повдигачи за обработка на контейнери	28-45	7	7
Билкови повдигачи за контейнеризация и деконтейнеризация	2,5	2	3
Билкови повдигачи за ген. товари	2,5-20	16	16
Челни и трюмни кофъчни товарачи за обработка на нас. товари	0,9-5,4 м ³	20	9
Контейнерни влекачи		15	12
Авто и дизел мобилни кранове	16-25	2	24,5
Други (трактори, ремаркета и полуремаркета)		39	20

Специализирани системи за товарене на наливни и насипни товари

I	II	III	IV
КПМ (кейова претоварна машина)	400 т/ч	2	20
ГЛТ (гумено-лентов транспортър)	300 т/ч	2+6	9
Установка за наливни товари	300 - 600 т/ч	2	10

Реализирането на проекта за изграждане на нов контейнерен терминал, ще позволи да бъде изграден съвременен пасажерско-яхтен терминал.

Видове пристанищни услуги

Основни услуги, свързани с обработката на генерални, насипни, наливни и ро-ро товари, контейнери и пътници:

- Претоварни услуги
- Съхранение на товари

Допълнителни услуги:

- Ползване на пристанищни технически средства
- Услуги, извършвани на спортни и туристически плавателни съдове на яхтения кей в пристанището
- Ползване на пристанищен инвентар

Пристанище Варна е контейнерната, зърнената и пасажерската врата на България.

SWOT Анализ

Пристанище Варна-Изток

Силни страни	Слаби страни
Добра връзка с националната авто и ж.п. мрежи Квалифицирана работна сила и управленчески персонал (вкл. сертифициране след обучение от чуждестранни специалисти) Близост до рейда (открито море) Собствен център за обучение (в пристанището) Близост до големи потребители на услугите Малки транспортни разходи и време за пътуване на работещите (в чертите на града) Над 100 годишен добър имидж и опит в пристанищната дейност и услуги	Невъзможност за екстензивно развитие (в града) Градският транспорт затормозява достъпа до пристанището Липса на дълбочини за съвременните контейнеровози и пасажерски кораби и невозможност за удълбочаване. Слаба кейова стена, която не може да издържи тежестта на новата съвременна претоварна техника Стари кранове Замърсяване на шумовия фон на централната градска част от претоварната дейност Липса на ДВСК
Възможности	Заплахи
Пристанището е разположено на външната граница на ЕС Възможност за участие в проекти, финансирани от ЕК на ЕС и от ЕИП Възможност за развиване на алтернативната отсечка Варна-Русе от VII транспортен коридор (Рейн-Майн-Дунав) - организиране на блок влакове и др. Засилване интереса към страната като морска туристическа дестинация; Проявен интерес за доставка на товари, във връзка с изграждане на инфраструктурни обекти за Олимпиадата	Забавено инвестиране Силна конкуренция Близост до защитени територии по Натура 2000 Липса на ДВСК-пункт

в Сочи; Проявен интерес от далекоизточни инвеститори за производство на товари и транспортването им в ЕС.	
--	--

Пристанище Варна-Запад

Силни страни	Слаби страни
Наличие на резервни терени за развитие; Близост до основните си клиенти; Добра връзка с националната авто и ж.п. мрежи; Наличие на дълбоководен кей; Високопроизводителна специализирана техника; Квалифицирана работна сила и управленчески персонал (вкл. сертифициране след обучение от чуждестранни специалисти); Наличие на ДВСК-пункт; Над 35-годишен добър имидж и опит в пристанищната дейност и услуги	Отдалеченост от рейда (14 nmi от Варна Изток); Ограничения по еър-драфта под Аспарухов мост (41.72 m); Ограничения за маневри през нощта (за съдове с L>200 m); Влошени метеорологични условия (мъгли и ветрове); Абразивна и замърсена среда; Високи транспортни разходи за персонала; Лоши кейови настилки; Остаряла техника
Възможности	Заплахи
Пристанището е разположено на външната граница на ЕС Възможност за участие в проекти, финансирани от ЕК на ЕС и от ЕИП Възможност за развиване на алтернативната отсечка Варна-Русе от 7-ми транспортен коридор (Рейн-Майн-Дунав) - организиране на блок влакове и др. Проявен интерес за доставка на товари, във връзка с изграждане на инфраструктурни обекти за Олимпиадата в Сочи Проявен интерес от далекоизточни инвеститори за производство на товари и транспортването им в ЕС	Забавено инвестиране Силна конкуренция Близост до защитени територии по Натура 2000

Сигурност по ISPS кода

От 1 юли 2004 г. „Пристанище Варна” ЕАД отговаря на изискванията на ISPS кода

Фериботен комплекс Варна

Фериботен комплекс Варна е построен през 1978 г. на южния бряг на Белославското езеро. Общата територия на комплекса е 1 007 декара с разстояние от акваторията на пристанището до указателна табела „Граница на гарата” 5 км. Разположен е на 22 км западно от Варна като на южната страна на Аспарухов мост е връзката с път А5 – Бургас – Турция. На 10 км. от западната страна на комплекса е връзката с път А2.

Фериботен комплекс Варна, с възможността за превоз на автомобили с корабите, обслужващи линията Варна-Иличевск-Поти/Батуми, е част от трасето на Европейски път E70 – Ла Коруня (Испания) – Потти (Грузия). Връзката с железопътната мрежа на България се осъществява чрез гарите Синдел-разпределителна и Разделна.

Фериботен комплекс Варна е уникално транспортно съоръжение – железопътен фериботен терминал – един от най-късите и евтини пътища, през които се осъществява директна железопътна връзка между Европа и държавите от Централна и Средна Азия. Пристанищен терминал Фериботен комплекс – Варна, част от пристанище за обществен транспорт с национално значение Варна, е обект – публична държавна собственост, предоставен за управление на ДП „Пристанищна инфраструктура”.

„БДЖ” ЕАД изпълнява функциите на пристанищен оператор и извършва пристанищните услуги, за които е необходимо ползването на пристанищна територия и/или пристанищни съоръжения.

Фериботен терминал – Варна разполага с две корабни места, оборудвани с подемно-преходни мостове с по пет коловоза на междурелсие 1520 мм. Фериботният терминал има възможности за обработка на ферибот със 108 вагона за 10 часа и ферибот с 45 вагона за 2 часа, за едновременна обработка на два фериботни кораба и приемане на два типа кораби – с широчина 26м. и 22 м.

Предфериботен парк - в експлоатация са 21 коловоза на междурелсие 1520 мм.

Цех за смяна на талиги - 2 универсални коловоза с по 12 позиции. Капацитетът на цеха за едно денонощие е смяна на ходовата част на 280 вагона.

Претоварен пункт

Технически е обезпечено директно претоварване на 80 вагона за едно денонощие.

- Открита площадка с 2 коловоза на междурелсие 1435 мм и 2 коловоза 1520 мм, обслужвани от портален ел. кран 20 тона;
- покрита рампа с 1 коловоз 1435 мм и 1 коловоз 1520 мм;
- открита рампа с 1 коловоз 1435 мм и 1 коловоз 1520 мм;
- складови площи - открити и закрити, регистрирани като складове под митнически контрол.

Коловоз за смяна на ходовата част на вагони с опасни товари - с универсално междурелсие и 2 позиции с взривобезопасни крикове. Капацитетът за едно денонощие е обработка на 20 вагона.

Цех за ремонт на талиги и вагони - извършва безотцепъчен ремонт на вагони и ремонт на талиги за междурелсие 1435 мм. Капацитетът на съоръженията е 40 талиги месечно.

Локомотивно депо - с възможност за експлоатация и техническо поддържа не на локомотиви за междурелсие 1520 и 1435 мм.

Разпределителен парк - 16 коловоза с междурелсие 1435 мм.

Приемно отправен парк - 7 коловоза с междурелсие 1435 мм.

Вагоно-ревизорски участък - извършват се технически прегледи, безотцепъчен ремонт и дезинфекция на вагоните в двете направления.

Услуги, които се извършват във Фериботен комплекс Варна :

- швартоване и отшвартоване на фериботните кораби и съпътстващите пристанищни услуги, извършвани от пристанищния оператор за обезпечаване нормална работа по разтоварването и натоварването на вагони и автомобили;
- разтоварване на автомобили и вагони от кораба;
- натоварване на вагони след предварително изготвен от служител на комплекса каргоплан;
- натоварване на автомобили на собствен ход;
- обработване на превозните документи и осъществяване на контакти с гранични, митнически, санитарни и други власти съгласно действащата нормативна уредба за международни превози;
- смяна на ходовата част на вагоните за придвижване в съответната ж п администрация- от 1520 на 1435 мм за вагоните от внос и от 1435 на 1520 мм за износ;
- претоварване, натоварване и разтоварване на вагони по различни технологии: вагон-вагон; камион-вагон;рампа- вагон;вагон-рампа;
- осигуряване съхраняване на товари в склад, регистриран под митнически надзор;
- композиране и разкомпозиране на влакове за и от мрежата на БДЖ;
- безотцепъчен ремонт на вагони на чужди ж. п. администрации и ремонт на талиги за междурелсие 1435 мм от инвентарния парк.
- Таксите за извършваните услуги се определят от действащите одобрени тарифи за превози с железопътен транспорт или с договори в случаите, които не са предвидени в тарифите.

Фериботни линии, обслужвани от жп фериботен терминал Варна:

- Варна-Иличевск-Варна и Варна-Иличевск-Поти/Батуми-Варна

Превозът на вагони и автомобили се извършва от четири ферибота с капацитет 108 вагона. Осъществява се директна връзка с железопътните мрежи на Украйна и Грузия и транзит към съседни на тях страни.

- Варна-Кавказ-Варна.

Превозът на вагони се осъществява от м.март 2009 г. с еднопалубен ферибот с капацитет 40 вагона. Очаква се от м.април 2010 г. в експлоатация да се включи втори кораб със същия капацитет. Линията осъществява директна железопътна връзка с Русия. От м.март 2009 г. „БДЖ“ ЕАД е лицензиран пристанищен оператор за фериботните връзки Варна-Иличевск-Поти/Батуми и Варна-Кавказ.

SWOT анализ

Силни страни	Слаби страни
Свободен капацитет Висококвалифициран персонал Изградени сухоземни и ж п връзки с националната пътна и ж п мрежа	Незадоволително техническо състояние на пристанищните съоръжения, претоварната техника и сградния фонд Разделянето на инфраструктурата между ДП „Пристанищна инфраструктура“ и НК „Железопътна инфраструктура“ не позволява по същия начин да се разделят вътрешните комуникации (ел.захранване, ВиК,ТТ).
Възможности	Заплахи

Развитие на съвременен интермодален терминал	Конкуренция от пристанищата в Констанца
--	---

ПРИСТАНИЩЕ БУРГАС

Терминали:

Пристанище за обществен транспорт с национално значение Бургас

- Терминал Запад
- Терминал насипни товари
- Терминал 2А
- Терминал Изток
- Сезонен пътнически терминал в гр. Несебър

Обща дължина на кейовете	4 800 m	Обща портова площ	1,294,000 м ²
Брой кейове	28	Обща складова площ	508,500 м ²
Обща пътна мрежа	29,400 m	Открита складова площ	419,600 м ²
Обща ж.п. мрежа	19,400 m	Закрита складова площ	74,900 м ²
Допустимо макс. газене	15.50 m	Хладилна складова площ	5,280 м ²
Макс. дължина на корабите	275.00 m	Контейнерна скл. площ	60,000 м ²
Макс. товароносимост	125,000 т	Контейнерни места	1,500 (3 вис.)
Макс. товарна норма	40,000 т/ден	Кранове	75
Товарооборот(за година)	6,000,000 т	Машини и съоръжения	158
Най-големия обработван кораб:		100т Мобилен кран	1
*M/v Zetland Товар – ж. руда – 143 000т; газене - 17.60	GT 74,003	Макс. повдигане	100 т

Правно състояние

Пристанищен оператор на пристанище Бургас е "Пристанище Бургас" ЕАД

- "Пристанище Бургас" е еднолично акционерно дружество, с капитал 100% държавна собственост;
- Правото на собственост на държавата се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията;
- Предмет на дейност: Пристанищна дейност и свързаните с нея агентийство, търговско, техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова

дейност, научно-изследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

Местоположение и технически параметри на пристанищните терминали

Терминал Запад

Кейови места	6 бр
Обща дължина на кейовете	890 м
Допустимо газене	11,00м
Открита складова площ	191 хил. кв.м.
Закрита скл. площ	24 хил. кв. м.
Хладилна скл. площ	7 хил. кв. м

- Терминал "Запад" е най-заения терминал с максимална дълбочина 11,00 м.
- Има директна връзка с националната пътна и ж.п мрежа
- Терминалът предоставя чудесни възможности за комбиниран транспорт

Основно се обработват метали, Ро-Ро и контейнери. Терминалът разполага с нов контейнерен товарач от последно поколение модел RDF450-60S5X, произведен в Швеция от компанията "Kalmar Industries". На терминала се обработват 42 тонни пълни контейнери на височина 5м.

Терминал насипни товари

Кейови места	5 бр
Обща дължина на кейовете	750 м
Допустимо газене	11, 00м
Открита складова площ	49 хил. кв.м.
Закрита складова площ	6 хил. кв. м.

В Терминал "Насипни товари" се обработват въглища, кокс, руди и рудни концентрати, клинкер и зърно с използване на наличния закрит склад No22 и др.

На корабно място No 20А е инсталиран брегови комплекс за обработка на течни товари-основно горива, химикали и спирт. Има тръбопроводна връзка със складовата база на "Нафтекс" в близост до Терминал "Запад". Химикалите се обработват чрез наливна ж.п. естакада. Спирта може да се съхранява в специално изградена в района на корабното място складова база.

Основно се обработва зърно в насипно състояние и други насипни товари като чугун и дървесина.

Терминалът оперира със следните ПТМС:

- портални кранове - 6 бр.,
- разтоварач за въглища тип "SIWERTEL" - 1 бр.,
- разтоварач за въглища и руди тип "Черети Танфани" - 1 бр.,
- вилкови повдигачи - 3 бр.,

- кофачни товарачи - 10 бр.,
- телескопични челни товарачи - 2 бр.,
- гумено-лентов транспортер - 9 бр.,
- роторни багери - 3 бр., насипообразователи - 2 бр.,

Терминал 2А

Кейови места	4 бр
Обща дължина на кейовете	817 м
Допустимо газене	15, 50м
Открита складова площ	108 хил. кв.м.
Обща площ	268 хил. кв. м.

Новия Терминал 2А е построен по Проекта за разширение на Пристанище Бургас. Открит за експлоатация през месец ноември 2005г. Терминалът е с модерни и надеждни съоръжения за обработка и трансфер с голяма складова площ

Той е предназначен за обработка основно на насипни товари - въглища, кокс, руди и рудни концентрати, клинкер и др. Терминалът е съоръжен с най-модерна претоварнатехника, позволяваща висока производителност.

Терминалът оперира със следните ПТМС:

- портални кранове - 4 бр.,
- грайферни разтоварачи тип "VASU" - 2 бр.,
- разтоварач за въглища и руди тип "Черети Танфани" - 1бр.,
- комбиниран роторен багер/насипообразувател- 1 бр.,
- кофачни товарачи - 10 бр., гумено-лентов транспортер - 14 бр.,
- роторни багери – 1 бр.,
- насипообразователи – 2 бр.,
- вагонотоварачна станция - 1 бр.,

Терминал Изток

Кейови места	14 бр
Обща дължина на кейовете	1 965м
Допустимо газене	9, 75м
Открита складова площ	50 хил. кв.м.
Закрита складова площ	35 хил. кв. м.

В Терминал Изток се обработват предимно генерални товари - метали, дървесина, хартия, храни, скрап, машини и др.

По експлоатационни причини често се обработват и насипни товари- въглища, сяр, каолин, захар, амониев нитрат и малки партиди концентрати.

Терминалът оперира със следните ПТМС:

- портални кранове - 23 бр.,
- козлови тилови кранове - 6 бр.,

- мобилни кранове - 4б р., автовлекачи - 35 бр.,
- вилкови повдигачи - 38 бр.,
- кофачни товарачи - 5 бр.,
- ремаркета - 52 бр.,
- автоконтари - 2 бр.

Терминал Изток е много лесно достъпен от/към открито море. Дълбочината по протежение на кейовите места варира от 6,60м до 9,70м.

В терминала се обработват генерални(товари и метали) и насипни(сяра, захар, торове, каолин и други) товари.

Пътнически терминал гр.Несебър

"Пристанище Бургас" ЕАД оперира пътническия порт на античния град Несебър, който е много зает през туристическия сезон

Пътнически терминал

Година	Кораби	Пътници
2003	16	3,050
2004	25	7,890
2005	27	10,274
2006	28	7,849
2007	35	9,641
2008	41	13,134
2009	46	13,797

Видове пристанищни услуги:

- Основни услуги, свързани с обработката на генерални, насипни, наливни и ро-ро товари, контейнери и пътници
- Претоварни услуги
- Съхранение на товари
- Допълнителни услуги
- Ползване на пристанищни технически средства
- Услуги, извършвани на спортни и туристически плавателни съдове на пътнически терминал гр.Несебър
- Ползване на пристанищен инвентар

Генералния план за развитие на пристанище Бургас включва построяването на четири терминала, както следва:

- Терминал 4 - нов контейнерен терминал до съществуващия
- Терминал 3 - Ro-Ro терминал
- Терминал 2В - за насипни товари
- Терминал 1 - за наливни и генерални товари

Осъществяването на проекта за изграждане на Терминали 4 и 3 ще даде възможност пристанището да посрещне нарастващия контейнерен и RO-RO трафик в региона. Изграждането на терминал 4 е приоритет и проектирането му е в развитие.

SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Благоприятно географско разположение - кратък път до индустриализираната южна част на страната</p> <p>Благоприятен климат и хидрометеорологични условия,предопределящи целогодишно използване на пристанището</p> <p>Лесен подход откъм море</p> <p>Наличие на многофункционални кейови места и специализирани терминали</p> <p>Увеличаване на пропускателната способност след въвеждане на новия терминал за насипни товари</p> <p>Съществуващи развити отрасли на промишлеността в Южна България и региона</p> <p>Сравнително добре развита инфраструктура в региона -пътна и ж.п. мрежа</p> <p>Наличие на квалифициран трудов ресурс и гъвкави форми на наемане</p> <p>Добре организирана система за охрана, осигуряваща ред, сигурност и защитеност</p> <p>Разработена тарифна стратегия и политика, водещи до повишаване на конкурентноспособността</p>	<p>Липса на специализиран контейнерен терминал</p> <p>Недостатъчно развита пристанищна и ж.п. инфраструктура, ограничаваща възможността за поемане на нови товаропотоци</p> <p>Физическо и морлно остаряване на наличните производствени и технически мощности</p> <p>Недостиг на достатъчно свободен паричен ресурс за поддръжка и обновяване на техника и оборудване</p>
Възможности	Заплахи
<p>Логистичен и транспортен център на разработената от ЕС транспортна концепция - важен пункт на Коридор №8</p> <p>Привличане на чужди инвестиции в страната и региона и засилване на външнотърговската дейност на клиентите</p> <p>Благоприятни тенденции на пазара на черни и цветни метали</p> <p>Привличане на реекспортни и транзитни товаропотоци</p> <p>Условия за митническо съхранение на големи партии от тези товари</p> <p>Възможност за създаване на логистичен център за обработка на военни товари, във връзка с изграждането на военни бази на НАТО в региона</p> <p>Зараждане на нови товаропотоци към страните от Кавказкия регион</p> <p>Възможност за увеличаване използването на наличната Хладилна складова база</p>	<p>Висока степен на зависимост от един основен товародател</p> <p>Забавяне на законодателното уреждане на пристанищното обслужване в областта на концесионирането</p> <p>Забавяне на изпълнението на Терминал№4 за контейнерни товари от Генералния план за разширение на Пристанището</p> <p>Възможност от поява на нелоялна конкуренция от страна на частни оператори</p>

Готовност за въвеждане на съвременни методи на организация и управление	
--	--

Сигурност по ISPS кода

От 2005 г. "Пристанище Бургас" ЕАД отговаря на изискванията на ISPS кода

Опазването на околната среда е сред важните приоритети. Инсталирана е модерна, изцяло компютъризирана станция за приемане и преработка на сантинни води от кораби.

РЕЧНИ ПРИСТАНИЩА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ С НАЦИОНАЛНО ЗНАЧЕНИЕ

ПРИСТАНИЩЕ РУСЕ

Терминали:

Русе-изток, Русе-запад, Русе-център, Тутракан, Силистра- пътнически, Фериботен терминал Никопол

Благоприятното географско положение на терминалите създава възможност за участие в комбинирани превози, свързани с развитието на трансевропейските транспортни коридори.

Местоположение на пристанище Русе

Товарните пристанищни терминали в Русе са развити мултимодални центрове. В тях се осъществява връзка между три основни вида транспорт:

- воден
- автомобилен
- железопътен

На територията им са разположени пътни връзки с:

- централната пътна мрежа на България
- с ж.п. мрежата на страната.

Правно състояние

Пристанищен оператор на пристанище Русе е "Пристанищен комплекс Русе" ЕАД

- "Пристанищен комплекс Русе" е еднолично акционерно дружество, капиталът на което е 100% държавна собственост.
- Правото на собственост на държавата се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.
- Предмет на дейност: Пристанищна дейност и свързаните с нея агентийство, търговско, техническо обслужване, спедиция, инвестиционна и инженерингова дейност, научно-изследователска и развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия.

Пристанищен терминал Русе-Изток

Терминалът разполага с:

- площ от 835 000 м², от които усвоени около 470 000 м²;
- северен кей - наклонена каменна стена;
- лиман - вертикална железобетонна конструкция, с размери 400 /150/450 м.;
- дълбочина на лимана при кота 0 - средно 2,5 м.;
- 14 корабни места;
- 164 000 м² складови площи, в т.ч.:
 - 15 800 м² закрыта складова площ;
 - 148 200 м² открита складова площ.

Ро-Ро терминал за хоризонтална обработка на сухопътни превозни средства - разположен на територията на пристанищен терминал Русе-изток.

Ро-Ро терминалът притежава:

- рампа с размери 112 м./32 м. с наклон 1:8;
- дълбочина при кота 0 - 2,5 м.;
- 2 бр. паркинги 27 483 м² (вътрешен и външен), бетон и асфалт, капацитет за по 80 камиона тип Т1R всеки;
- връзка с националната пътна мрежа - асфалтобетон (ширина 8 м.);
- митническа сграда;
- ГКПП, сгради за ветеринарен и фитосанитарен контрол;

Пристанищен терминал Русе-изток има възможности за разширяване. За развитието на пристанище Русе-изток е резервирана площ от 835 000 м², от които вече е усвоена около 470 000 м².

Съгласно Генералния план за развитие на пристанището (актуализиран през м. септември 1998 г.) са предвидени територии за изграждане на: зърнен терминал и контейнерен терминал.

Съществуват възможности за разработване на допълнителни складови площи.

Пристанищен терминал Русе-Запад

Терминалът разполага с:

- площ от 116 000 м² (два участъка, разположени от двете страни на лимана);
- северен кей - наклонена каменна стена;
- южен кей - полунаклонена стоманобетонова конструкция върху пилоти;
- дълбочина на външния кей при кота 0 - средно 2,5 м.;
- 10 корабни места;
- 34 500 м² складови площи:
 - 6 900 м² закрыта складова площ;
 - 27 600 м² открита складова площ;
- индустриален ЖП коловоз с четири клона с обща дължина над 1800 м.

Основни видове обработвани товари:

- Насипни:
 - Зърнени храни и производните им
 - Чугун
 - Химикали и др.
- Генерални:
 - Метали и метални изделия (ламарина, валцдрат, винкел, рулони, тръби);
 - Палетизирани товари (вино, консерви, перилни препарати)
 - Товари в биг-беци и др.

Пристанищен терминал Русе-Център

Пристанищен терминал Русе - център се намира в централната градска част на гр. Русе. "Пристанищен комплекс-Русе" ЕАД отговаря за управлението на дейността на 3 от понтоните (№ 2, № 5 и № 6), разположени на терминала. Понтоните на дружеството са подходящи за приставане на търговски и пътнически кораби.

Пристанищен терминал Русе- център разполага с:

- Дълбочина при кота 0 - 2,5 метра;
- Наклонен кей - облицовка от дялан камък;
- Дължина на корабните места между 60 и 110 метра;
- Връзка с градската и от там с националната транспортна мрежа - асфалтобетонна алея - ширина 4 м.;
- Връзка с градската електрическа и водопроводна мрежа.

Пристанищен терминал Тутракан

Пристанищен терминал Тутракан разполага с:

- Площ от 4 414 м²;
- Открит склад 3500 м²;
- Наклонена бетонова кейова стена;
- Дълбочина при кота 0 - 2,5 м.;
- 2 корабни места;
- кран с товароподемност до 5 т.;
- Автовезна до 50 тона;
- Връзка с градската и националната транспортна мрежа - асфалт, ширина 7 м.;

Основни видове обработвани товари:

- Въглища;
- Зърнени храни;
- Инертни материали и др.

Пристанищен терминал Силистра

Пристанищен терминал Силистра о разполага с:

- Площ от около 4 500 м²;
- понтон (собственост на комплекса);
- Сграда за посрещане на пътници;
- Дължина на корабното място 100 м.;
- Наклонена каменна кейова стена;
- Дълбочина при кота 0 - 2 метра;
- Връзка с градската и национална транспортна мрежа-асфалтов подход, ширина 7 м.

Пристанищния оператор управлява един от понтоните в пристанищен терминал Силистра, който е подходящ за приставане на търговски и пътнически кораби.

Фериботен терминал Никопол

Фериботен терминал Никопол е най-новият терминал на пристанище Русе. Считано от 05.08.2009 г. в изпълнение на Решение № 184/ 24.03.09 г. на МС новият терминал бе предоставен за управление на пристанищния оператор – „Пристанищен комплекс Русе” ЕАД

Фериботен терминал Никопол е предназначен за хоризонтална обработка на сухопътни превозни средства.

Терминалът притежава:

- Рампа за Ро-Ро кораби с дължина 114 м. и ширина 30 м. и наклон 1:8;

- Напълно изградена инфраструктура за приемане, контрол и обработка на МПС и пътници.

Видове пристанищни услуги, предоставяни от пристанищния оператор:

- Основни услуги, свързани с обработката на генерални, насипни, наливни и ро-ро товари, контейнери и пътници
 - Претоварни услуги
 - Съхранение на товари
- Допълнителни услуги
 - Ползване на пристанищни технически средства
 - Маневрени услуги
 - Ползване на пристанищен инвентар

SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Благоприятно географско положение; Сертифицирана Система за управление на качеството по стандарта ISO 9001:2000; Утвърдено име и реноме, стабилни пазарни позиции; Големи капацитетни възможности - над 230 000 м² складови площи, 25 корабни места за товаро-разтоварна дейност, ро-ро и пътнически терминали; Опитен и висококвалифициран персонал; Мултимодалност-връзка на пристанищата с жп и сухопътен транспорт; Богата гама от предлагани пристанищни услуги, достъп до митническо и спедиторско обслужване.</p>	<p>Остаряла и амортизирана челна техника; Зависимост от общото състояние на икономиката и икономическата активност в страната; Висока средната възраст на персонала; Зависимост от климатичните условия (ледоход, мъгли, силен вятър, снеговалеж, ниво на водата на р. Дунав и т.н.); Зависимост от капацитета на флота, превозващ товарите.</p>
Възможности	Заплахи
<p>Използване на сертификата по ISO като гаранция за поддържане високото качество на услугите; Свободни капацитетни възможности; Близост до Букурещ и две големи морски пристанища (Констанца и Варна).</p>	<p>Световна икономическа криза, водеща до спад в дейността на клиентите на пристанището; Отлив на клиенти поради конкуренцията и ценовия дъмпинг на частните речни пристанища; Недостиг на квалифицирани кадри - неблагоприятна възрастова структура на персонала; липса на квалифицирани кадри в региона и страната</p>

ПРИСТАНИЩЕ ВИДИН

Терминали: Видин Север, Видин-център, Видин – юг, Фериботен терминал Видин

Местоположение на Пристанище Видин

Пристанище Видин е разположено в района на гр. Видин на десния бряг по течението на р. Дунав от км.781.500 до км.795.000. Пристанище Видин е пристанище за обществен транспорт с национално значение и включва четири пристанищни терминала, а именно:

- Пристанищен терминал Видин Север - разположен в северната промишлена зона от км. 793.200 до км. 793.600 на р.Дунав;
- Фериботен терминал Видин - разположен в северната промишлена зона на км.792.800 на река Дунав;
- Пристанищен терминал Видин Център - разположен в централната градска част от км. 789.900 до км. 791.300 върху площ от 17 000 м2;
- Пристанищен терминал Видин Юг - разположен в южната промишлена зона в участъка на км 785.000 до км. 785.200 на реката върху площ от 48 000 м 2 .

Пристанищен оператор на пристанище Видин е "Пристанище Видин" ЕООД

Правно състояние

"Пристанище - Видин" ЕООД е еднолично търговско дружество с държавно имущество. Правото на собственост на държавата се упражнява от Министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Пристанищен терминал Видин-Център (пътнически):

Пристанищната кейова стена е наклонен тип, насипна с каменна облицовка, с дължина 1440 м. Пред нея са монтирани четири понтонни съоръжения за приемане и бункеровка на български и чуждестранни кораби за входни и изходни контроли.

Съществуващата сграда на речна гара, собственост на Община Видин е ситуирана с добра функционалност в комуникационните връзки между трите пътнически транспортни обекта в града, а именно ж.п. гара, автогара и речна гара създавайки удобство за пристигащи и заминаващи пътници, без необходимост от допълнителен транспорт.

Пристанищен терминал Видин - Юг

Пристанищната кейова стена е наклонен тип, насипна с каменна облицовка, с дължина 200 м. Пристанището е предназначено за прием и съхранение на насипни товари, които не изискват специални условия за обработка. Корабните товарно-разтоварни работи се извършват от наличните ел. портални кранове, оборудвани с необходимите за извършване на съответния вид дейност съоръжения

За осъществяване на основната дейност пристанищния терминал разполага с следното оборудване:

- Ел.портален пристанищен кран "Кировец" 10 т /извън експлоатация/;
- Ел.портален пристанищен кран „Албатрос" 10-16 т.;
- Челен товарач „Бобкет".

Видове пристанищни услуги

- Основни услуги, свързани с обработката на генерални, насипни и пътници

- Претоварни услуги
- Съхранение на товари
- Допълнителни услуги
 - Предоставяне на понтонни услуги;
 - Предоставяне на зимовище за плавателни съдове;
 - Предоставяне на съоръжения за снабдяване с ел.енергия и питейна вода

SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Благоприятно географско разположение; Оторизиран пристанищен оператор; Сертифициран пристанищен оператор по стандартите на ISO; Високо квалифициран персонал с дългогодишен опит; Изградени дългогодишни партньорски отношения с туроператори и предприятия осигуряващи висока заетост.</p>	<p>Липса на връзка с националната жп мрежа; Лошо състояние на пътната връзка към пристанищен терминал Юг (2 км); Челната механизация е стара изисква много допълнителни разходи за поддръжка; Липса на достатъчно мощни кранове за обработка на едрогабаритни товари; Липса на закрити складови площи;</p>
Възможности	Заплахи
<p>Интеграция на България в ЕС; Интеграция на транс-гранични райони; Възможности за развитие при наличие на инвеститорски интерес. (концесиониране на пристанищни терминали); Наличие на свободни пристанищни площи (терени) за изграждане на терминали, съгласно Генералния план за развитие до 2020 г.; Изграждане на европейски транспортни коридори през България (мост при Видин-Калафат); Инвестиции в регионална и местна инфраструктура, осигуряваща достъп до европейски транспортни мрежи; Усъвършенстване на системите за сигурност и безопасност на пристанищата;</p>	<p>Неблагоприятни макро-икономически фактори (икономическа рецесия в световен мащаб и в ЕС); Неблагоприятни природни условия (високи / ниски води, ледоходи); Засилване на конкуренцията; Подчертано негативни характеристики на демографското и икономическото развитие в северозападна България.</p>

ЛЕТИЩА

ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ ПЛОВДИВ

Местоположение

Летище Пловдив е разположено на 10 км. от втория по големина в България град - Пловдив, на три километра от пътя Пловдив - Асеновград и в непосредствена близост до ж.п. линията между същите градове, до международната магистрала София - Бургас и София - Истамбул. Зимните курорти Пампорово и Боровец се намират на приблизително на 90 км., а Банско на 140 км. от летище Пловдив.

В радиус от 50 км. около Пловдив са разположени множество минерални извори, балнеолечебни центрове и курорти (Хисар, Павел Баня, Наречен), както и паметници с културно и историческо значение.

Правното състояние

Летищен оператор на Летище Пловдив е „Летище Пловдив“ еднолично акционерно дружество. Капиталът на дружеството е изцяло държавна собственост. Правата на собственик на капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предметът на дейност на дружеството е летищна дейност, производствено-технически и посреднически дейности, инвестиционна и инженерингова дейност, научно- развойна дейност, подготовка и квалификация на кадри, вътрешна и външна търговия, обмяна на валута, продажба на самолетни билети, основна сфера на дейност-транспорт и всяка друга дейност незабранена от закона.

„Летище Пловдив“ ЕАД осъществява функциите на летищна администрация по смисъла на Закона за гражданското въздухоплаване и притежава лиценз за летищен оператор.

Технически параметри на летището:

Летище Пловдив разполага с една писта за излитане и кацане с дължина 2 500 м. и ширина 50м. Покритието на ПИК е бетон с носимост 38 R/A/X/T/ и е в добро състояние.

Пътеките за рулиране са 6 бр., всяка с ширина по 22,5 м. с бетоново покритие със същата товароспособност както и ПИК - PCN-38R/A/X/T/

Перона е с размер 800/111 м. В по -голямата си част - 85%, перонът е от бетон и 15% от асфалт. Разполага с 13 бр. стоянки за самолети, от които 6 бр. за самолети код "С" и 7 бр. за самолети код "D". Състоянието на покритието на перона е добро.

Летището е оборудвано със система за кацане ИЛС от ПИК-30, кацането на ПИК-12 е по правилата за визуални полети. Системата е Д-3.

"Летище Пловдив " ЕАД е оператор на дейности по наземно обслужване на летище Пловдив, както следва:

- Наземно администриране и надзор;
- Обслужване на пътници;
- Обработка на багажи;
- Обработка на товари и поща;
- Перонно обслужване на ВС;
- Обслужване на ВС;
- Обслужване на ВС с ГСМ.

Оператори с лиценз за извършване на летищна дейност на територията на летище Пловдив са:

- „Сървис Еър“ ЕООД – Полетни операции и администриране на екипажите;
- „Л.К.С“ ООД – Обслужване на бордния бюфет;
- „Лайпциг – 91“ АД – Обслужване на бордния бюфет;
- „Синерджия“ ЕООД - Наземно администриране и надзор;
- А/К „Български Еър Чартър“ – Техническо обслужване на ВС /самообслужване/
- „БАС – Български Авиационни Услуги“ ЕООД – Наземно администриране и надзор;
- „Райт Еър“ ООД – Полетни операции и администриране на екипажите;
- „Ей Ви Еър“ ЕООД – Наземно администриране и надзор;

От 01.08.2009 г. функционира новият пътнически терминал на летището.

Възможности за разширяване на Летище Пловдив

Съгласно генералния план на Летище Пловдив е предвидено изграждане на карго терминал, втори пътнически терминал, нов склад за горивосмазочни материали, нова сграда на противопожарната служба.

Съществува възможност за удължаване на ПИК с 400 м. в източна посока, с което общата ѝ дължина да стане 2 900 м. През 1997 г. е разработен проект за това удължаване на пистата, който не е реализиран.

SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Инфраструктура - изцяло нов пътнически терминал с прилежащ паркинг, удължен перон с ново осветление и общо 13 броя стоянки за ВС тип С и тип D, ПИК в много добро състояние;</p> <p>Поддържащи системи - нови ВиК и електрозахранваща системи;</p> <p>Наземна техника - новозакупена и доставена преди и по време на зимен сезон 2009/10 техника за наземно обслужване по почти всички необходими позиции;</p> <p>24/7 - денонощен режим на работа на летищните и всички съпътстващи служби (РВД, митница, ГКПП и т.н.)</p> <p>Слаба оперативна натовареност, позволяваща гъвкав избор на слотове;</p> <p>Добри метеорологични условия за извършване на полети, с много малък брой мъгливи дни през зимния сезон;</p> <p>Дружеството е единственият лицензиран оператор по наземно обслужване на летище Пловдив, което позволява голяма гъвкавост при договаряне на таксите за наземно обслужване;</p>	<p>Силна зависимост по отношение на оперативната дейност от сферата на туризма, най-вече в частта зимен туризъм;</p> <p>Ярко изразена сезонност в дейността;</p> <p>Липса в исторически план на редовни полети от/до летище Пловдив;</p> <p>Липса на профилираност на персонала.</p> <p>Покриване на различни видове дейности от едни и същи звена.</p> <p>Недостатъчни или липсващи специализирани курсове;</p> <p>Слаба езикова подготовка на част от персонала;</p> <p>Липса на кетъринг инфраструктура и лиценз за тази дейност;</p> <p>Липса на перонни автобуси и амбу-лифт;</p> <p>Липса на обществен транспорт от/до град Пловдив;</p> <p>Наследени при вливането на Летище Варна ЕООД и Летище Бургас ЕООД търговски и правни казуси;</p> <p>Дългосрочни наемни взаимоотношения с частно АД, натоварващи финансово дружеството ежемесечно;</p>

Възможности	Заплахи
<p>Членство на България в ЕС и произтичащото от това свободно движение на хора;</p> <p>Глобализацията, водеща до все по-голям брой пътувания, както на българи в чужбина, така и на чужденци в страната ни;</p> <p>Големи, спрямо населението на страната, български общности в няколко европейски страни, предполагащи генерирането на пътнически трафик;</p> <p>Членство на България в Отворено небе /Open Skies/;</p> <p>Добро географско разположение и добра достъпност на летище Пловдив в страната;</p> <p>Атрактивността на втория по големина град в България - Пловдив, като средище за култура, бизнес, образование и т.н.</p> <p>Близост до голям брой курорти за зимен и СПА туризъм, както и до културно-исторически обекти;</p>	<p>Световна финансова криза и в частност криза при авиокомпаниите и в туристическия сектор;</p> <p>Конкурентни предимства на многобройни европейски летища, поради гъвкава политика по отношение на летищните /държавните/ такси, с цел подпомагане разкриването на нови линии;</p> <p>Възприемането на България като цяло като малък и свит пазар;</p> <p>Близостта до летище София, която комбинирана с горния фактор е предпоставка за липса на интерес към Пловдив от авиопревозвачите, опериращи вече до София; Липса на възможност за стимули /incentives/ за авиокомпаниите при разкриване на нови линии, според действащата Наредба за таксите;</p> <p>Силна регулация от страна на държавата по отношение на търговските приходи от неавиационна дейност - разрешения и одобрения за процедури по отдаване под наем на търговски и рекламни площи;</p>

ЛЕТИЩЕ ГОРНА ОРЯХОВИЦА

Местоположение

Летище Горна Оряховица се намира в централна Северна България, на равни разстояния до големите административни центрове - София, Варна, Пловдив, Бургас, Стара Загора, Русе, Плевен. Летището е изградено в непосредствена близост до старата българска столица- град Велико Търново.

Летището е в непосредствена близост до един от важните жп. възли в България - Горна Оряховица. Жп гара Горна Оряховица осигурява 24 часови връзки до и от най-големите градове в България. На ЖП Гара Горна Оряховица се обслужват и международни влакови линии, създаващо благоприятни условия за връзки със други страни.

Благоприятните топографски и климатични условия, и ключовата географска позиция на Летището в Централна Северна България, само на 4 км. от Горна Оряховица - главен пътен и железопътен възел в централната част на България и на 12 км. от областния център Велико Търново, старата столица на България, са довели до бързото развитие на летището. Голям интерес за чуждестранните туристи по време на техният престой в България са разположените до Велико Търново и Арбанаси туристически обекти и забележителности. Бизнесмени, туроператори, и спедитори проявяват интерес към възможностите за опериране до и от летището.

Правно състояние

Летищен оператор на Летище Горна Оряховица е „Летище Горна Оряховица“ ЕАД. Капиталът на дружеството е изцяло държавна собственост. Правата на собственик на

капитала се упражнява от министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Предметът на осъществяваната от него дейност е: летищно осигуряване на полетите, наземно обслужване на въздухоплавателни средства, обслужване на пътници, обработка на багажи, товари и поща, зареждане с горива, вътрешна и външна търговия, подготовка и квалификация на кадри, както и всяка друга дейност, незабранена от закона.

Технически параметри на летището

- код по ИКАО LBGO
- код по ИАТА GOZ
- Географска ширина: N-43°09'05.63"
- Географска дължина: E-025°42'42.67"
- RWY centre
- ПИК 09: Набс = 86 м; GEO 098.06°, MAG 094°
- ПИК 27: Набс = 83 м; GEO 278.06°, MAG 274°
- Магнитно отклонение 4°02' E

Медицинско обслужване, Карго обслужване, Техническо обслужване, Аварийно-спасително осигуряване, Гранично паспортен контрол, Митница

Писта за излитане и кацане Асфалто - бетон здравина - PCN 45/R/B/X/T

Извършвани услуги

Летищния оператор извършва следните наземни дейности:

- наземно администриране и надзор;
- обслужване на пътници;
- обслужване на багажи;
- обслужване на товари и поща;
- обслужване на въздухоплавателни средства на перон;
- обслужване на въздухоплавателни средства;
- обслужване с горива и масла.

Състояние на основните съоръжения на летището

Писта за излитане и кацане (характеристики)

Обозначение/№ на ПИК	09	27
Истински и магнитен курс	GEO 098.06° MAG 094°	GEO 278.06° MAG 274°
Размери на ПИК (m)	2450 x 45 m	2450x45 m
Класификационно число на настилката (PCN), повърхност на ПИК и на крайните участъци за спиране (КУС)	45/Я/В/Х/Т Composite pavement	45/Я/В/Х/Т Composite pavement
Географски координати и вълна на геоида на прага на ПИК	43°09'10.58" N 025°41'53.98" E Geoid undulation: 41.0m	43°09'00.49" N 025°43'31.26" E Geoid undulation: 41.7m
Надморска височина на прага на ПИК с неточен подход (m)	86 m	83 m
Наклон на ПИК и на КУС	Bilateral 1%	Bilateral 1%

Перон

Разположен е на 300 м. южно от ПИК непосредствено пред аерогарата и има следните данни:

- дължина – 220 м.;
- ширина – 140 м.;
- покритие - асфалтобетон;
- класификационен номер на настилката: PCN 45/R/B/X/T/;

На перона са разположени 3 бр. самолетни стоянки, параметрите на които позволяват поместване на редица въздухоплавателни средства от семействата на: Boeing 737 (200-800), Airbus 310, 319, 320 и др.

Пътеки за рулиране

Летище Горна Оряховица разполага с една ПР. ПР - А ширина 20 м.

- покритие - асфалтобетон;
- класификационен номер на настилката: PCN 45/K/B/X/T/;

Приемни сгради

Пътнически терминал

- Салон: Обществена зона;
- Салон: Поток заминаващи пътници и салон: обработени пътници;
- Салон: Поток пристигащи пътници;
- Зала за VIP пътници.

Летището не разполага с карго терминал

Съоръжения и складове за основната дейност:

- Автостопанство;
- Шапрон за самолето - обслужващата техника;
- Противопожарно депо;
- Два броя гаражни помещения.

Складове за ГСМ

Летище Горна Оряховица разполага със следните обеми за горива и смазочни материали: Резервоари за съхранение на керосин /тип JET A-1/: 10 бр. x 50 куб.м. Резервоари за съхранение на авиобензини и специални течности: Горива, масла и специални течности: Керосин тип JET A-1 (с или без течност "Никозол 37М" - по заявка на екипажа) Авиобензин /тип 100 LL/ Течност "Никозол 37М" Антилед - тип 1 Автоцистерни за зареждане (керосинозаправчици) - общо 2 броя: 2 броя с вместимост от 22 куб.м.

Съоръжения за аеронавигационно обслужване

На Летище Горна Оряховица има следните аеронавигационни средства:

- DME
- VOR
- Близка приводна радиостанция
- Далечна приводна радиостанция

Аварийно-спасително осигуряване на летището

Шеста категория съгласно ICAO

Летище Г. Оряховица разполага със следните аварийно-спасителни и противопожарни сили и средства:

- ППА Мерцедес Актрос
- ППА ЗИЛ 130 -АСА
- Форд - Транзит

Професионален състав 11 бр. пожарникари.

На територията на Летище Горна Оряховица има изграден Летищен център за обслужване на въздушното движение, притежаващ всички сертификати и лицензи за извършване на дейността си.

Възможности за разширяване на летището

Летище Горна Оряховица има благоприятна възможност за удължаване на ПИК в западно направление. Налице са условия за изграждане на още 3 /три/ броя пътеки за рулиране, от които една скоростна. Съществуват и реални условия за двойно увеличаване на перона в източно направление и изграждането на съвременен карго терминал южно от перона. Реализацията на всички тези възможности могат да превърнат Летище Горна Оряховица в най- голямото карго летище на Балканите.

SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
Добро географско местоположение - единственото международно летище в Централна Северна България. Благоприятен климат на региона през годината. В непосредствена близост до Старата столица на България - Велико Търново, предпочитана дестинация за много туристи. Добра инфраструктура - дължина на пистата 2450 м., подновена настилка на перона през 2008 г. Добре обучен персонал действащ съобразно международните норми Използва се от редица учебни авиокомпаниии, които са базирани на летището.	Остаряла самолетообслужваща техника. Липсата на големи курорти, море планина, които да привличат пътничкопоток. Липсата на система за инструментално кацане в СМУ. Недостатъчен брой стоянки на перона за ВС и наличието само на една пътека за рулиране. Липса на карго терминал. Недостатъчен брой чек-ин гишета и не са обособени (Шенген) зоните за пътничкопотока. Не се събират такси кацане от авиокомпаниите, изпълняващи полети за първоначално обучение.
Възможности	Заплахи
Разполага с необходимата площ за удължаване на пистата и подобряване на инфраструктурата Изготвен е идеен проект за промени в терминалите на летището съобразен с Шенгенските изисквания. Възможност за монтаж на ILS за водене в СМУ.	Бавно излизане от Световната икономическа криза, оказващо неблагоприятно влияние върху авиационния бизнес. Намален обем полети в следствие на Световната икономическа криза.

Възможност за използване на летището от туристите посещаващи старата столица и летателни туристически обиколки. При промяна в Наредбата за таксите - възможност за събиране на такси от авиокомпаниите провеждащи курсове за първоначално обучение. Варианти за развитие: ■изграждане като карго-летище; ■авиационен учебен център; база за ремонт на малки самолети	
--	--

ГРАЖДАНСКО ЛЕТИЩЕ ЗА ОБЩЕСТВЕНО ПОЛЗВАНЕ РУСЕ

Местоположение

Летище Русе се намира на 18 километра южно от град Русе, близо до село Щръклево. Град Русе се намира в северната част на Република България, на брега на река Дунав.

На територията му има изградена железопътна, шосейна и пристанищна инфраструктура.

В града се намира и единственият мост над река Дунав в Българо - Румънския участък на реката. Тези и други фактори обуславят град Русе като един естествен транспортен възел, пресечна точка на два паневропейски транспортни коридора -№7 (река Дунав) и №9 (Хелзинки - Киев - Кишинев - Букурещ - Русе - Александропулис).

Летище Русе е построено като военно и от началото на 70 години на 20 век се използва съвместно и от гражданската авиация до 1999 година. В този период за изградени приемната сграда, перона за обслужване на граждански самолети и други съоръжения.

Състояние на летището

Към настоящия момент на летище Русе не извършва авиационна дейност и не разполага с валидно Удостоверение за експлоатационна годност съгласно изискванията на законодателството на Република България. Активната летателна дейност на летището е прекратена през 1999 година.

С решение на Министерски съвет от 28.02.2005 година територия на летището е прехвърлена на Министерството на транспорта.

От 22.12.2006 летище Русе е със статут на международно летище.

Технически параметри на летището

Летище Русе има писта за излитане и кацане със следните параметри:

- дължина 2500 метра (разположение 05/23)
- ширина 50 метра
- седем перпендикулярни пътеки за рулиране
- една успоредна пътека за рулиране по цялата дължина на ПИК
- PCN - 29 R/C/Y/T (без технически одит)

Пистата е изградена от шестоъгълни бетонови плочи.

Към пистата за излитане и кацане има обособени три перона за обслужване на самолети - един северен с площ около 10 000 кв. метра и два южни с площ около 12 000 кв.метра

Международната идентификация на летището е следната:

- ICAO код - LBRS
- IATA код - ROU
- Северна ширина: 43° 41'45"
- Източна дължина: 26° 03' 29"
- Средна надморска височина: 187 м.

Летището разполага с приемно здание за обслужване на заминаващи и пристигащи пътници. В приемното здание има обособени помещения за ресторант, снек-бар, VIP зала и помещения за офиси и магазини.

Техническата инфраструктура включва:

- водоснабдителна мрежа за питейна вода;
- телефонни линии с медни кабели, като на около 0,8 км от летището преминава оптичен съобщителен кабел;
- подсигурено електрозахранване, дизелова електроцентрала;
- гараж за самолетообслужващата техника;
- кула за ръководство на въздушното движение и други общи сгради.

Разположението на съоръженията на летище Русе към настоящия момент позволява разделното обслужване на пътническия и товарния поток, като подходите към двете зони са независими и не пресичат пистата.

Обслужването на пътници може да се извършва от северната страна на пистата за излитане и кацане.

Обслужването на товари може да бъде разположено от южната страна на пистата. В този район могат да бъдат изградени складове от различен характер - за претоварване, под митнически надзор, производствени помещения и т.н.

Възможности за разширяване на летище Русе

Възможностите за развитие на летище Русе са в следните направления:

- Обслужване на пътници:
 - обслужване на пасажерските кораби по р. Дунав.
 - обслужване на нискотарифни авиокомпани
 - възстановяване на директната линия Русе- София
 - използване от собственици на частни самолети
 - чартърни превози за събития на територията на гр. Русе, гостуващи ловни туристи.
- Обработване на товари:
 - износ на селскостопанска и специална продукция
 - временен внос.
 - изграждане на претоварен център. Отдалечеността на летището от големи населени места и чистота на подходите дават възможност за използването му през цялото денонощие.
- Създаване на тренировъчен център.
 - Извършване на съпътстващи дейности:
 - транспортна дейност за превоз от и до летището;

- обслужване на персонала и пътниците - кетъринг, ресторант, кафетерии, аптека, магазини и др;
- хотелска дейност;
- реклама.

SWOT - анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Възможност за гъвкава ценова политика; Чисти подходи и липса на шумово замърсяване на големи населени места; Част от транспортен възел с всички видове транспорт; Липса на реституционни претенции; Окрупнени държани терени в непосредствена близост до летището. Разположение в регион с население над 3 000 000 жители (вкл. Букурещ) Наличие на кадрови потенциал</p>	<p>Липса на експлоатационна годност Шосейна връзка с недостатъчна пропускателна способност; Липса на железопътна връзка до летището;</p>
Възможности	Заплахи
<p>Изграждане на нов терминал за обслужване на пътници; Изграждане на товарни терминали; Повишаване на технологичните възможности на пистата – товароносимост и дължина;</p>	<p>Наличие на конкурентни летища в близост – „Хенри Коанда” (Отопени) и „Аурел Влайку” (Бъняса) в Букурещ и „Летище Горна Оряховица” Предизвикателствата на тенденциите за понижаване на трафика в световен и европейски мащаб.</p>

ЛЕТИЩЕ СТАРА ЗАГОРА

Местоположение

Летището е разположено в южната част на град Стара Загора, на около 5км. от центъра, в непосредствена близост до първокласен път Стара Загора-Хасково-Кърджали. Летище Стара Загора е на 5км от магистрала Тракия.

През територията на област Стара Загора преминават магистрални и първокласни автомобилни пътища и железопътни линии, които свързват северната граница на България при река Дунав с южната, до Гърция и Турция. На територията на областта се пресичат трасетата на три европейски транспортни коридори:

- № 4 /Нюрнберг - Прага - Виена - Будапеща - Букурещ - София - Солун – Пловдив - Истанбул/;
- № 8 (Дурас - Тирана - Скопие - София - Пловдив - Стара Загора - Бургас – Варна);
- № 9 (Хелзинки - Санкт Петербург - Москва - Киев - Букурещ - Русе - Стара Загора – Александрополис)

Състояние на летището

Летище Стара Загора е закрито за полети. Към настоящия момент на летището няма оператор с лиценз за извършване на летищна дейност.

Технически параметри на летището

ПИК /полоса за излитане и кацане/ с направление 348° / 168° (35/17) асфалтобетон с дължина 2500м. и ширна 45м. Перон с размери 100/50м. Асфалтобетон. Рульовка с ширина 18м.

Приемна сграда на един етаж със застроена площ - 892м², административна част, зала необработени пътници. Зала обработени пътници и обособена част /ресторант/

Техническа сграда и складови помещения - 480м², предгаров площад /паркинг/. Летището не разполага със склад за горивосмазочни материали /ГСМ/ и няма изграден товарен терминал

Летището не е оборудвано със светосистема, което ограничава неговото ползване - само през светлата част на денонощието.

Аеронавигационното и свързочно оборудване на летището е спряно от експлоатация и консервирано поради липса на полети.

Възможности за разширяване на летището

Същесуват възможности за реконструкция и разширяване на летището след приключване на процедурата за прехвърляне на земята за управление от Министерството на отбраната на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Летището ще разполага с около 2500 дка незастроена площ, което ще позволи на всеки потенциален инвеститор свободно да изгради летищната инфраструктура в зависимост от своята бизнес концепция за развитието и ползването му. Възможност за удължаване на ПИК има в южна посока поради роза на ветровете /преобладаващи север, североизток/ и чистия подход при кацане на полоса 35.

SWOT Анализ

Силни страни	Слаби страни
<p>Географското разположение на летище Стара Загора както за страната, така и за Балканите и Европа е от съществено значение.</p> <p>Регионът е един от най-бързо развиващите се в България в различни области на икономиката - добивна промишленост, преработваща промишленост, строителство.</p> <p>Заявен интерес от чужди инвеститори за модернизация, разширение и ползване на летището.</p>	<p>Действащи международни летища в близост - летище Пловдив 90 км., летище Бургас 190 км.</p> <p>Икономическите условия както в страната, така и в световен аспект в резултат на световната финансова криза.</p> <p>Фактическото състояние на летателното поле, летищните съоръжения и съществуващата инфраструктура.</p>
Възможности	Заплахи
<p>Да се възстанови летището за експлоатация при максимално обслужване на силния икономически растеж в региона</p> <p>Да се обслужват и доразвият историческите дадености в региона</p>	<p>Постигането на желаната модернизация, разширение и експлоатация на летището до голяма степен зависи от изпълнението на мащабни инфраструктурни подобрения на регионално ниво</p>

<p>Да се създаде логистичен център, обслужващ Балканите и Европа</p>	<p>Световната финансова криза, силно ограничава финансовия ресурс от чужди инвеститори Съществуващите в близост летища (Бургас и Пловдив) и тяхното развитие чрез увеличаване на пътничкопотока и карго товарите.</p>
--	---